



UNIONTRASPORTI



Roma, 8 marzo 2024

Al Vice Presidente esecutivo
Ms. Margrethe Vestager
margrethe-vestager-contact@ec.europa.eu

Al Commissario dei trasporti
Ms. Adina Vălean
cab-valean-contact@ec.europa.eu

Al Commissario per il Mercato interno
Mr. Thierry Breton
cab-breton-contact@ec.europa.eu

Oggetto: Richiesta del Governo italiano sulle limitazioni imposte dal Tirolo alla circolazione dei veicoli pesanti lungo il Corridoio del Brennero

L'azione del Governo italiano recentemente intrapresa di ricorrere alla procedura prevista dall'art. 259 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea ai fini dell'avvio di una procedura di infrazione nei confronti dell'Austria, avente ad oggetto le limitazioni imposte dal Tirolo al transito dei veicoli pesanti lungo l'asse del Brennero, trova il pieno appoggio delle Associazioni italiane dell'autotrasporto.

Sono anni che chiediamo al Governo di tutelare gli interessi del sistema italiano dei trasporti e della logistica rispetto alla violazione del diritto europeo generata dai divieti tirolesi, ostinatamente perpetrata dall'Austria a partire dalla metà degli anni Novanta a dispetto dei numerosi tentativi negoziali intrapresi e perfino delle sentenze di condanna della Corte di Giustizia europea sui divieti settoriali intervenute nel 2005 e nel 2011.

Sono anni che auspichiamo un intervento risolutivo della Commissione europea affinché sia garantita **la libera circolazione delle merci**, uno dei principi fondamentali dell'Unione europea, **profondamente violata dalle restrizioni unilaterali, discriminatorie e sproporzionate, introdotte e inasprite nel tempo dal Land Tirolo.**

Lo abbiamo fatto perché pienamente consapevoli e convinti della strategicità dell'Asse del Brennero, incardinato su uno dei principali Corridoi della rete TEN-T e rotta di vitale

importanza per l'interscambio commerciale tra gli Stati membri. L'esistenza di restrizioni al transito lungo questo Corridoio mina lo stato di salute dell'economia del nostro Paese e dell'economia europea nel suo complesso.

La dimensione degli extracosti operativi che le restrizioni generano per le imprese del trasporto e della logistica che transitano per il Brennero è tale da ripercuotersi negativamente sugli interscambi di merce tra l'Italia, il Centro e il Nord Europa, con una perdita di competitività per le imprese di autotrasporto che devono osservarli e per la committenza industriale che ad esse affida il trasporto dei propri beni.

Vogliamo qui soffermarci sulle principali criticità che i divieti tirolesi generano, offrendo laddove possibile sulla base dei dati oggi disponibili, una stima degli extracosti subiti dalle imprese (fonte: Uniontrasporti, organismo delle Camere di Commercio).

Il divieto settoriale

Le imprese di autotrasporto colpite dal divieto settoriale **non hanno ancora oggi una reale ed efficiente alternativa ferroviaria** nell'attraversamento del Brennero. La linea ferroviaria storica del Brennero è ormai satura a causa di limiti strutturali, che determinano limiti di capacità ulteriormente aggravati da un utilizzo poco efficace delle tracce disponibili impiegate nel trasporto combinato accompagnato (RoLa) con una percorrenza di meno di 100 km e che offre servizi inadeguati, non competitivi e non efficienti per motivi di costi, poche capacità di carico su un treno, pesi morti trasportati (motrice) e capitale umano (autista) improduttivo.

A ciò vanno aggiunti i maggiori tempi di attraversamento per l'utilizzo della RoLa, nella misura di 4-5 ore in più rispetto al tutto strada, che implica diversi passaggi prima e dopo la partenza del treno (arrivo al terminal ferroviario, imbarco sul treno, tragitto, sbarco, messa a disposizione del veicolo). Anche se l'offerta per la RoLa è aumentata, la stessa è ancora ben lontana dal target annunciato di 400.000 posti per complessivi veicolari (nel 2024 sono previste 24 coppie di treni tra Brenner e Worgl e 4 coppie di treni tra Trento e Worgl).

L'offerta comunque non incontra la domanda di trasferimento per i motivi sopra esposti e le tracce ferroviarie riservate alla stessa sottraggono capacità ai trasporti combinati NON accompagnati su distanze ben più lunghe e quindi con possibilità di trasferimento di molti più km stradali sulla ferrovia.

La stima del danno economico relativo all'utilizzo della RoLa è di un costo aggiuntivo annuo di 58.625.000 euro che, se quantifichiamo per il periodo 2017-2023, raggiunge un valore di oltre **410 milioni di euro**.

Il sistema di dosaggio

L'impatto dei sistemi di dosaggio si concretizza in un rallentamento dei mezzi, a causa della fermata imposta con i semafori, e in un allungamento dei tempi di trasporto, con un aggravio dei costi operativi delle imprese di autotrasporto stimato in 5.994.000 euro/anno, calcolato sulla base del costo medio dell'autista (escluso dunque il mancato guadagno, la perdita di volume di affari e competitività che ne derivano). Considerato il periodo complessivo di applicazione, dal 2018 al 2023, il danno complessivo può essere stimato in circa **36 milioni di euro**.

Il divieto di transito notturno

Gli extracosti operativi, scaturiti dall'applicazione del divieto di transito notturno, sono legati: ai tempi di attesa dell'apertura del transito subiti dai mezzi pesanti che non possono

circolare per effetto del divieto durante la notte; al pagamento di un pedaggio pari al doppio di quello diurno da parte dei mezzi autorizzati a circolare durante la notte.

Il costo totale medio annuo è pari a 11.040.000 euro/anno nel 2018 e a un valore medio per un arco ultraventennale di applicazione stimato in **175 milioni di euro**.

Il pedaggio autostradale A12 Inntal

Seppur slegato giuridicamente dai divieti, riteniamo che il pedaggio autostradale sull'A12 Inntal debba essere preso in debita considerazione quando si parla delle difficili condizioni di transito dei mezzi pesanti lungo l'Asse del Brennero poiché esso ha un impatto rilevante. Il pedaggio Inntal per i veicoli pesanti si applica su una tratta di 77 km e implica un costo aggiuntivo per chi la percorre.

Il costo aggiuntivo totale annuo è di 34.650.000. Tenendo conto dell'evoluzione delle tariffe e dei traffici di mezzi pesanti lungo la Inntal negli anni dal 2004 ad oggi, l'impatto economico complessivo può essere stimato in **circa 500 milioni di euro**.

Impatto sull'economia italiana: danni diretti e indiretti

Evidenziamo che una corretta valutazione delle conseguenze delle limitazioni tirolesi per le imprese italiane debba tener conto sia degli **impatti economici diretti** finora evidenziati (RoLa, sistemi di dosaggio, pedaggi notturni e Inntal) sia di **quelli indiretti in termini di perdita di volume di affari e mancato guadagno** stimati in **250 milioni di euro annui**.

Il danno economico totale (tra impatti diretti e indiretti) può essere quindi quantificato in **360 milioni di euro all'anno** che, proiettati negli ultimi 6 anni (2018-2023), arrivano a superare i **2 miliardi di euro**.

Vogliamo inoltre mettere in evidenza alcuni aspetti di cui occorre tener conto, che caratterizzano le limitazioni al transito sull'Asse del Brennero, sottolineando anche le profonde contraddizioni della politica austriaca dei divieti da valutare in relazione alle finalità e agli effetti da essa prodotti.

Qualità dell'aria

Sono migliaia le imprese che hanno rinnovato la propria flotta di veicoli, sostenendo dunque investimenti aggiuntivi, al fine di migliorare le emissioni nocive dei propri veicoli e portare il proprio parco allo standard tecnologico più elevato.

Grazie a questi investimenti per il ricambio del parco veicolare, i valori della qualità dell'aria sono migliorati nel tempo nonostante un aumento del traffico (pesante e leggero) lungo l'Asse del Brennero. Se i valori limite relativi al NO_x sono stati superati in passato lungo questo Asse, da anni non esiste più un problema di natura ambientale e dunque di qualità dell'aria su di esso.

Tabella - Evoluzione dei valori NO_x dal 2017 – 2022

Valori medi annui: Valore limite 35 µg/m³

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
MUTTERS/Gärberbach – A13	43	40	36	29	28	/
VOMP/Raststätte A12	54	50	47	36	34	34
KUNDL/A12	41	37	34	24	24	23

Al riguardo, ci sentiamo di evidenziare la contraddizione che persiste nella politica dei divieti laddove le autorità tirolesi continuano ad applicare limitazioni al traffico di transito motivandole sempre come misure volte a tutelare la qualità dell'aria. Ci appare anche singolare che la tutela ambientale non entri in gioco con riferimento al traffico con origine e/o destinazione in Tirolo, che ha sempre un trattamento di favore da parte del Tirolo rispetto al traffico di transito.

Altri aspetti determinano grandi perplessità parlando di tutela ambientale: alle code di mezzi pesanti, generate dall'applicazione dei divieti e dei sistemi di dosaggio del traffico pesante, si associano inevitabilmente maggiori livelli di inquinamento, così come il divieto notturno fa sì che ci sia una concentrazione del traffico nelle ore diurne creando congestione con traffico stop & go che genera maggiori emissioni rispetto ad un traffico fluido. Inoltre, prescindendo dai mezzi che riescono – seppur con inefficienze – a utilizzare la RoLa, la ricerca di percorsi alternativi per effetto dei divieti semplicemente sposta o trasferisce l'impatto dannoso delle emissioni su altre aree geografiche e spesso fa allungare i percorsi generando maggiore impatto ambientale.

Impatto sociale: sicurezza della circolazione e salute degli autisti

Le limitazioni tirolesi e sistemi di dosaggio creano continui incolonnamenti lungo l'autostrada del Brennero, anche sul versante italiano, provocando maggiori livelli di inquinamento, un più elevato rischio di incidenti, l'obbligo per gli autisti di fermarsi lungo l'autostrada dove non sono presenti stazioni di sosta, parcheggi o infrastrutture adeguate con evidenti ripercussioni sociali per gli autisti.

Confidiamo a questo punto che la Commissione europea adotti un parere motivato nel più breve tempo possibile, intimando all'Austria di rimuovere i divieti tirolesi al fine di ripristinare la libera circolazione delle merci e con essa una equa concorrenza nel Mercato Unico.

Con i migliori saluti.

ANITA - Il Presidente - Riccardo Morelli

AGCI PRODUZIONE E LAVORO - Il Presidente - Sebastiano Cusumano

ASSOTIR - Il Segretario Generale - Claudio Donati

CNA FITA - Il Presidente - Patrizio Ricci

CONFARTIGIANATO TRASPORTI - Il Presidente - Amedeo Genedani

CONFCOOPERATIVE LAVORO E SERVIZI - Il Presidente - Massimo Stronati

FAI - Il Presidente - Paolo Uggè

FEDIT - Il Presidente - Gabriele Di Marzio

FIAP - Il Segretario Generale - Alessandro Peron

LEGACOOP PRODUZIONE E SERVIZI - Il Presidente - Gianmaria Balducci

SNA CASARTIGIANI - Il Responsabile - Paolo Melfa

TRASPORTOUNITO - Il Presidente Nazionale - Franco Pensiero

UNIONTRASPORTI - Il Presidente - Ivo Blandina

UNITAI - Il Presidente - Emanuela Bertoni